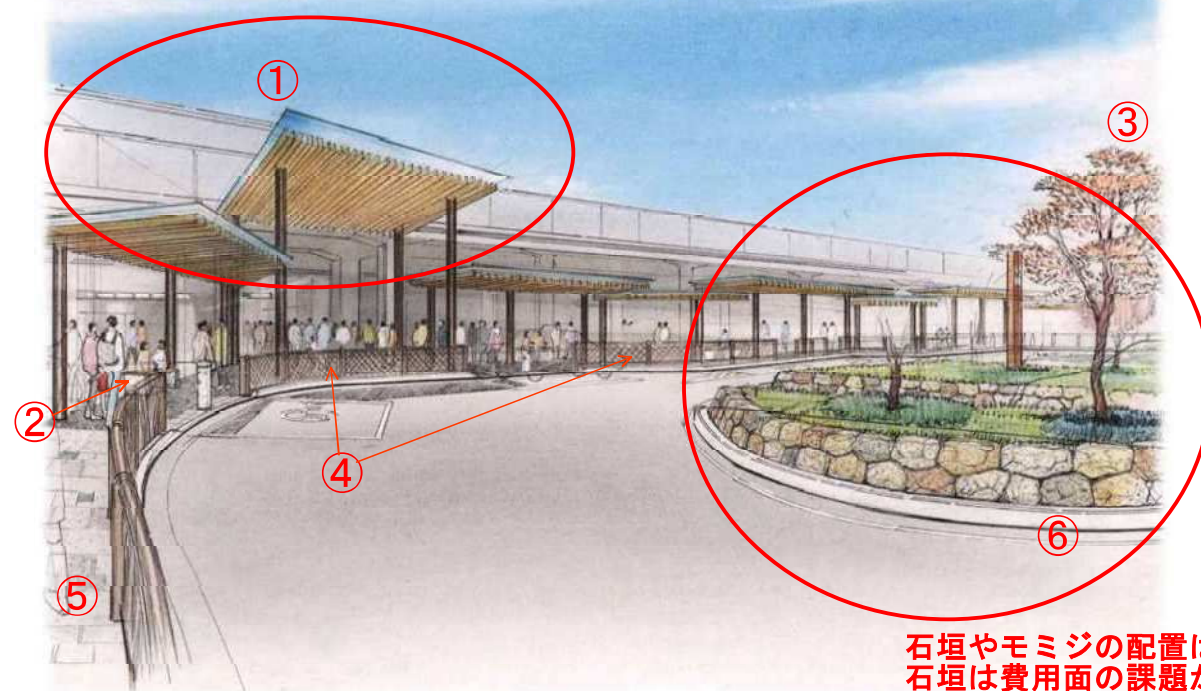


【A案】時代背景を合わせた、歴史を感じるデザイン ⇒和・古風なデザインは高評価であった。

ガラス屋根に対する低評価が目立った。
(特に、夏の日差し・汚れ)



石垣やモミジの配置は評価が高い一方、
石垣は費用面の課題があり、検討が必要。

A案で設置する施設のコンセプト

- ・野火止用水や平林寺などの自然をイメージした、親しみのあるデザイン
- ・「和」をテーマとし、歴史や時代を感じさせる景観を意識
- ・新座駅南口ロータリー・志木駅南口の大屋根とイメージを揃えることで統一感を創出する。

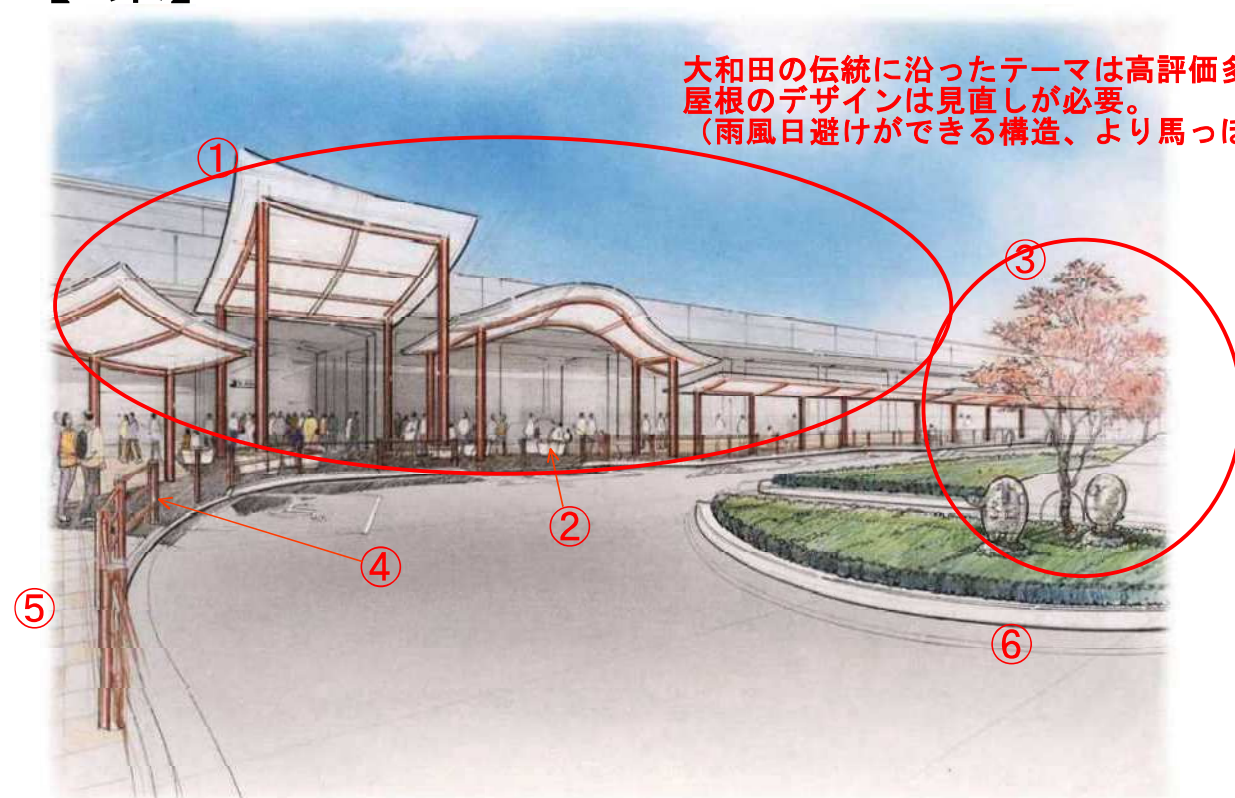
①シェルター	《材質》ガラスと木ルーバーの組み合わせ 《イメージ》雑木林にこもれびが差し込むような印象
②ベンチ	《材質》木の座面・石などの脚 《イメージ》周辺環境との調和
③植栽	《イメージ》「モミジ(市の木)」の中木を植え、武蔵野の面影を創出 ※視察アンケートで提案あり。
④横断防止柵	《イメージ》 ^{りょうあんじがき} 竜安寺垣のような格子状の柵⇒和で古風
⑤歩道舗装	《材質》インターロッキングブロック 《イメージ》石の参道を思わせるグレートーン
⑥交通島	《材質》石垣で囲った島の中に「リュウノヒゲ」等の常緑草 《イメージ》歴史・時代・文化を感じるデザイン 《+α》市の象徴となるようなモニュメントの設置 ※視察アンケートで提案あり。



雰囲気があり良いという意見がある一方、
「古風すぎる・ごつい・大げさ」との意見が複数あった。



【B案】 新たな「まち」を感じさせるデザイン ⇒ ”新たな「まち」”と”大和田の伝統”との結びつきが弱い



大和田の伝統に沿ったテーマは高評価多数であったが、屋根のデザインは見直しが必要。
(雨風日避けができる構造、より馬っぽいデザイン)

モミジを植えることへの賛成多数

B案で設置する施設のコンセプト

- ・大和田に伝わる「鬼鹿毛の伝説」に沿った、「馬」をイメージする色や形のデザイン
- ・明るく爽やかな木陰を創出し、人にやさしい快適な空間を創出する
- ・新座駅南口等とは違い大和田地域をテーマにした「新しいまち」を強調

①シェルター	《材質》夏は日よけ効果・冬はこもれびを感じる膜素材 《イメージ》鬼鹿毛の伝説に登場する馬が立ち上がる姿
②ベンチ	《イメージ》コンセプト合わせた馬蹄型のベンチ
③植栽	《イメージ》「モミジ(市の木)」の中木を植え、武蔵野の面影を創出 「ツツジ」や「サツキ」等の常緑の低木 <small>※視察アンケートで提案あり。</small>
④横断防止柵	《イメージ》シンプルで自然景観との相性の良いデザイン また、腰掛けられる機能を備えたもの
⑤歩道舗装	《材質》インターロッキングブロック 《イメージ》暖色系で落ち着きのあるパターン
⑥交通島	《材質》シンプルな歩車道ブロック 《イメージ》緑が多く柔らかい印象 《+α》市の象徴となるようなモニュメントの設置 <small>※視察アンケートで提案あり。</small>



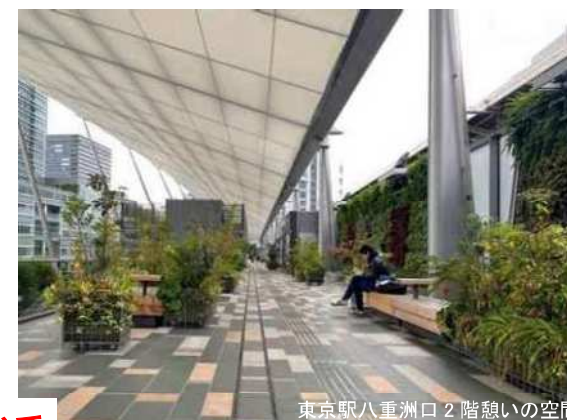
雀宮駅東口広場



相原駅西口広場



腰掛けられる横断防止柵・馬蹄型ベンチについて高評価であった。



東京駅八重洲口2階憩いの空間



志木駅南口駅前広場



国分寺駅北口広場



武蔵浦和駅東口広場

全体工事費用(概算)

シェルター面積
A=500m²の場合

708,664千円

シェルター面積
A=1,100m²の場合

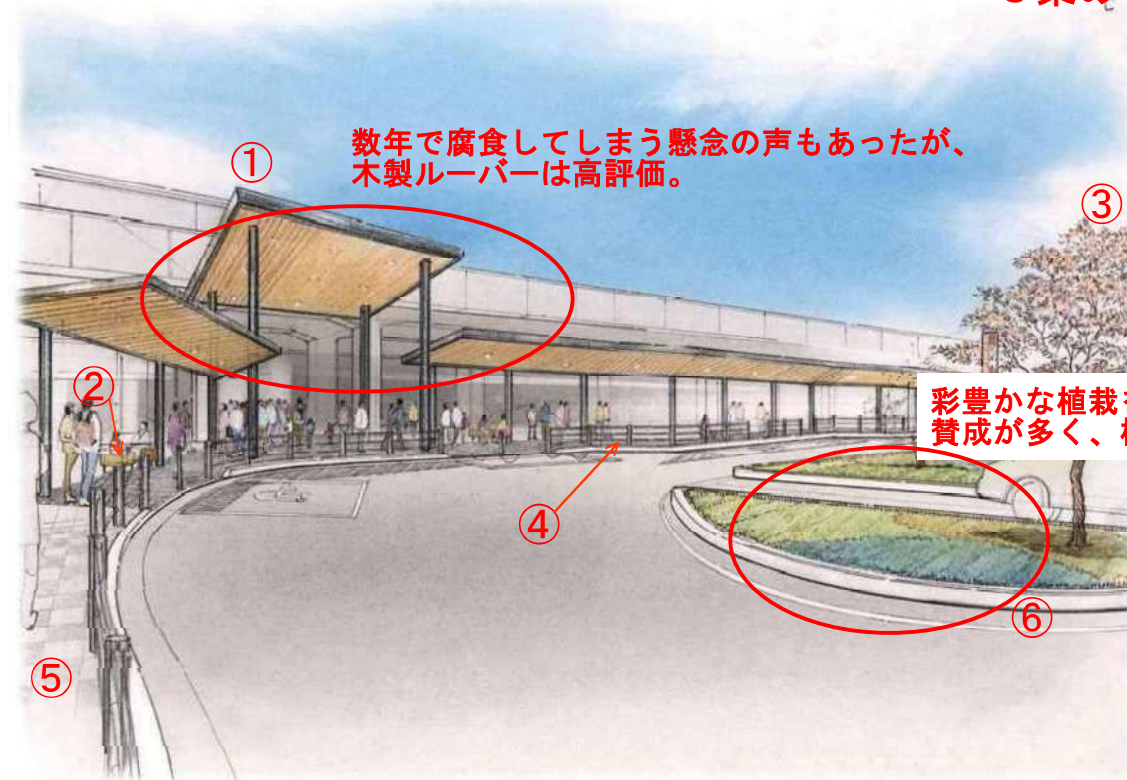
1,072,060千円



3案の中で最も低価格であることの評価が高かったが、耐用年数超過時の交換コストについては意見があった。

【C案】活気や賑わいを創出する、おしゃれなデザイン

⇒「全体的に普通・シンプル・無難」とのマイナス意見多数に対し
「3案の中でC案が全体的に良い」との意見もあり、評価が割れる結果となった。



彩豊かな植栽を植えることについては賛成が多く、植えるものについて検討が必要。

C案で設置する施設のコンセプト

- ・お祭りやイベントなど、賑わいや活気に重点を置き人々が交流しやすい駅
- ・学生の利用者が多いことを強みに、待ち合わせや勉強、ランチなどがしやすい空間を作る

①シェルター	《材質》金属系の屋根と木材の天井の組み合わせ ⇒日よけ効果が期待 ※視察アンケートで提案あり。 《イメージ》おしゃれでスマート
②ベンチ	《材質》木製のスツールを配置 《イメージ》緑と調和して自然に溶け込む
③植栽	《イメージ》彩ゆたかな緑 例:モミジ・ヤブラン・芝・リュウノヒゲ・コクリュウ ・オタフクナンテン・ハツユキカズラなど
④横断防止柵	《イメージ》シンプルでスタイリッシュ
⑤歩道舗装	《材質》インターロッキングブロック 《イメージ》爽やかで明るい印象を与える色合い
⑥交通島	《材質》シンプルな歩車道ブロック 《イメージ》スマートで明るい印象



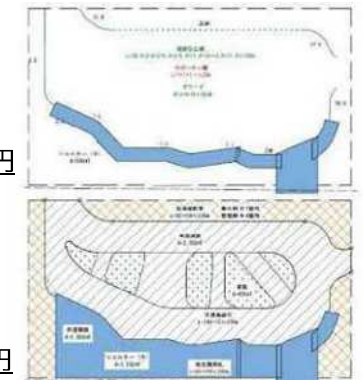
「シンプルすぎる」との意見



全体工事費用(概算)

シェルター面積
A=500mの場合
742,027千円

シェルター面積
A=1,100mの場合
1,139,303千円



駅前広場デザイン案 区画整理審議委員へのアンケート結果について

A案

高評価だった点	意見数
・交通島の石垣の雰囲気が良い	3
・和を基調としており古風で良い	3
・モミジを植える	3
・南口との一体感があってよい	2
・常緑草	1
・象徴となるモニュメントの設置	1
・インターロッキングの印象・色合いなど	1
・格子型の横断防止柵	1

B案

高評価だった点	意見数
・腰掛け機能が付いた横断防止柵は安全性・機能面ともに良い	6
・柔らかみ・温かみを感じるインターロッキングで良い	3
・大和田の伝統(鬼鹿毛の伝説)を取り入れる	2
・馬蹄形ベンチ	2
・モニュメントの設置	1
・3案の中で最もコストパフォーマンスが高い	1
・モミジを植える	1
・膜素材は採光確保や雨除け、汚れ防止など、機能面においてメリットが多くて良い	1
・柱の本数を減らせる＝解放感の演出が期待できる	1

C案

高評価だった点	意見数
・全体的にコンセプトが良い	2
・大屋根のデザイン(落ち着いている・採光等の機能面)	2
・ベンチやルーバーなど木製を取り入れるデザイン	3
・耐用年数も長そうなので、将来的な管理コストに期待できる	1
・インターロッキングの印象	3
・彩のある植栽	2

低評価だった点

低評価だった点	意見数
・ガラス屋根だと夏場は日が差して暑くなる(現地視察で体感した)	5
・格子型の横断防止柵は見た目が大げさ(ごつい・古風すぎる)のももう少し柔らかいものを	3
・ガラス屋根の汚れが目立つため、こまめな清掃が必要	2
・インターロッキングの色合いが悪い	1
・交通島の石垣は高額な費用が掛かりそうなので、材質・大きさ等見直すべき	1

低評価だった点	意見数
・雨風・日光の対策はもう少し見直しが必要	4
・コンセプトとシェルターイメージに乖離があるように感じるので見直し	2
・耐用年数・交換の必要性	1
・インターロッキングの色合いが悪い	1
・大屋根が安っぽい	1

低評価だった点	意見数
・シンプル・普通・無難すぎる	5
・横断防止柵がシンプルすぎる	3
・インターロッキングの印象・色合い	2
・木製資材はすぐに色あせてしまう	1

特に多かった意見・全ての案に共通している意見

- ① 大屋根の面積は広い方が良い。
- ② 夏場の強い日差しを避けられる機能を持った大屋根にしてほしい
- ③ 大屋根の汚れが目立つものは避けるべき
- ④ 交通島の植栽に市の木であるモミジを採用する案◎(大きさ等は要検討)
- ⑤ A案の和風な雰囲気が高評価。南口との統一感については意見が割れた。
- ⑥ A案の石垣(交通島)の雰囲気が良い。ただし、費用を抑える工夫が必要。
- ⑦ B案の腰掛け機能付きの横断防止柵が良い。
- ⑧ B案の大屋根は「大和田」をテーマとしていて良いが、馬のイメージ・雨風日避け等の機能面をブラッシュアップする必要がある。(デザインの工夫)
- ⑨ C案のシンプルなデザインが最も良いとの意見がある一方、シンプルすぎて最も評価が低いとの意見が多くあった。
- ⑩ 歩道舗装(インターロッキング)の評価については回答者それぞれが違う意見となった。

駅前広場設計にあたり維持管理等の観点から道路管理者から受けた意見

- **新座駅北口は日陰になりやすいので、全体的に明るいデザインにしてほしい。**
 - ⇒ 重量のある屋根は重苦しく、暗い。また、太い柱が多めになってしまう。
 - ⇒ 重量があることで、深くまで杭基礎を設置する必要があるので費用が増大する。
 - ⇒ 日陰が多いと、冬場の降雨や降雪時に路面凍結の恐れがある。
- **利用者が夏場の強烈な日差しの下にさらされないよう考慮してほしい。**
 - ⇒ ガラスのような透明屋根を採用する際は、ルーバーをつける。
 - ⇒ 一部に幕材などの日差しが透過しにくい製品を採用する。
- **複雑な構造の大屋根は、維持管理や修繕が難しいのでなるべくシンプルなものにしてほしい。**
 - ⇒ ガラス材の屋根は劣化すると継ぎ目から雨漏りが発生する。
 - ⇒ 新座駅南口では、雨漏り箇所が特定できない影響で、屋根についている照明灯が118箇所消えたままとなっている。
 - ⇒ 継ぎ目が多いと、シーリング材での維持・補修に相当な費用が発生する。
 - ⇒ 複雑な構造にすると、初期費用だけでなく修繕費も高額になる。
 - ⇒ 梁や桁の重ね合わせを複雑にすると、交換できなくなる可能性がある。
 - ⇒ ガラス製の屋根は汚れが目立ち、危険な清掃作業が伴う。
- **昨今、鳩などの野鳥が屋根にとまったり、巣作りをしていることで起きる糞害が問題として取り上げられているので、考慮してほしい。**
 - ⇒ 屋根下がフンだらけになり、通行者の通行に支障をきたすことの無いようにしてほしい。
 - ⇒ 大屋根の柱・桁・梁などに野鳥が止まりやすい構造のものは避けてほしい。
 - ⇒ 屋根とルーバーの間に入り込み巣作りをするので、剣山やネットを設置するなどして対策してほしい。
- **新座駅南口のような、柱基礎を地上に露出させる構造は危険なのでやめてほしい。**
 - ⇒ ベンチ等を極力設置しないでほしいが、設置するなら、スペースをとりすぎないように検討してほしい。
 - ⇒ また、ベンチにぶつかりケガをしないよう、角が無く柔らかみのある材質を採用してほしい。
- **交通島は修繕可能なものにするか、事故があっても崩れない強度のある構造にしてほしい。**
 - ⇒ 石垣の交通島を検討する場合は、ワイヤーメッシュで石材が崩れない構造にするなどの工夫をしてほしい。

障がい者団体や高齢者等との意見交換会の結果 ～ユニバーサルデザイン・バリアフリー施設に配慮した公共施設の設置について～

・点字ブロックの設置について

- ⇒ 一般的な黄色いものを設置し、両側を濃い色(あずき色等)で挟むことで、色の差を強調する。
- ⇒ 点字ブロック内にQRコードの読み取り機能を持たせてスマホアプリが音声を発することで、現在地や行き先を案内するサービスの導入を検討する。
- ⇒ 横断歩道にも点字ブロックを設置する(エスコートゾーン)。
- ⇒ 曲がる回数・カーブを極力無くし、直線かつシンプルなブロック道線を確保する。

・屋根の張り出しについて

- ⇒ 車道側に若干張り出すことでバスやタクシー等への乗降時、雨に濡れない構造とする。

・ベンチについて

- ⇒ 障がい者や高齢者は休みながら歩行することが多々あるので、ベンチ設置を検討してほしい。
- ⇒ 車椅子利用者も、待ち時間はベンチで休息を取ることがあるとのこと。

・歩道舗装(インターロッキング)について

- ⇒ 滑り・転倒がないよう耐スリップ型としてほしい。
- ⇒ 急こう配や、段差が生じることのない構造にしてほしい。
- ⇒ 一方で視覚障がい者にとっては段差を目印にして歩行することもあるので、適切な段差配置を検討する。

・施設は連続的に設置をしてほしい

- ⇒ 「ロータリー内を歩行している時に設置されていた点字ブロックや手すり等の施設が、JRの敷地に入った途端に無くなってしまう」というような施設にしない。
- ⇒ 新座市とJRが連携し、連続性がある施設を設置するよう検討する。

・改札前から新座駅北口に出る際にある、階段の解消について

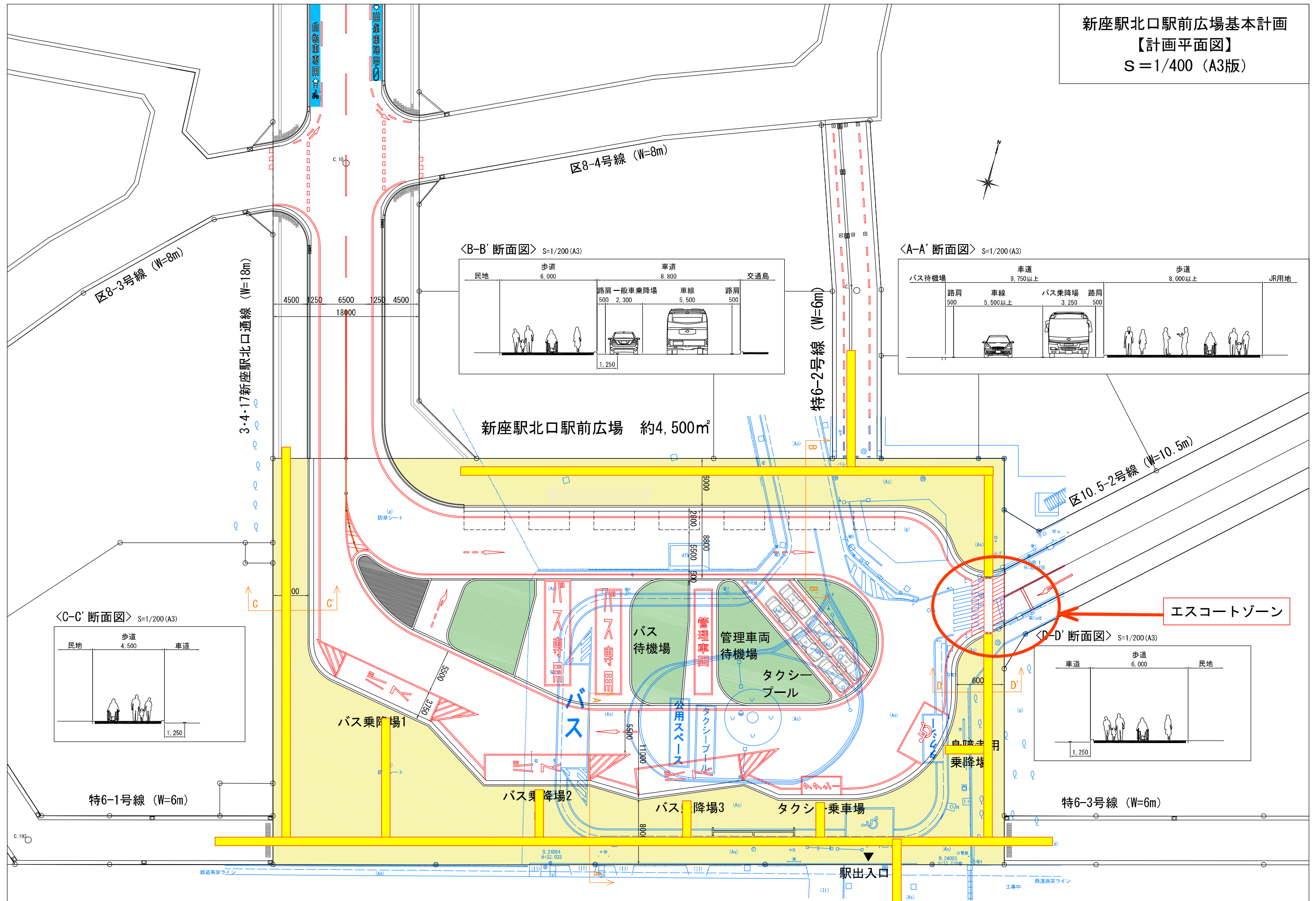
- ⇒ 駅前広場の高さを現況高よりも高く設計することで、将来的な階段の解消を図る。
- ⇒ JR高架下開発の改札付近の計画は未定であることから、今後、㈱JR東日本都市開発と調整を行っていく。

障がい者団体や高齢者等との意見交換会の様子
(令和7年11月19日(水)実施)

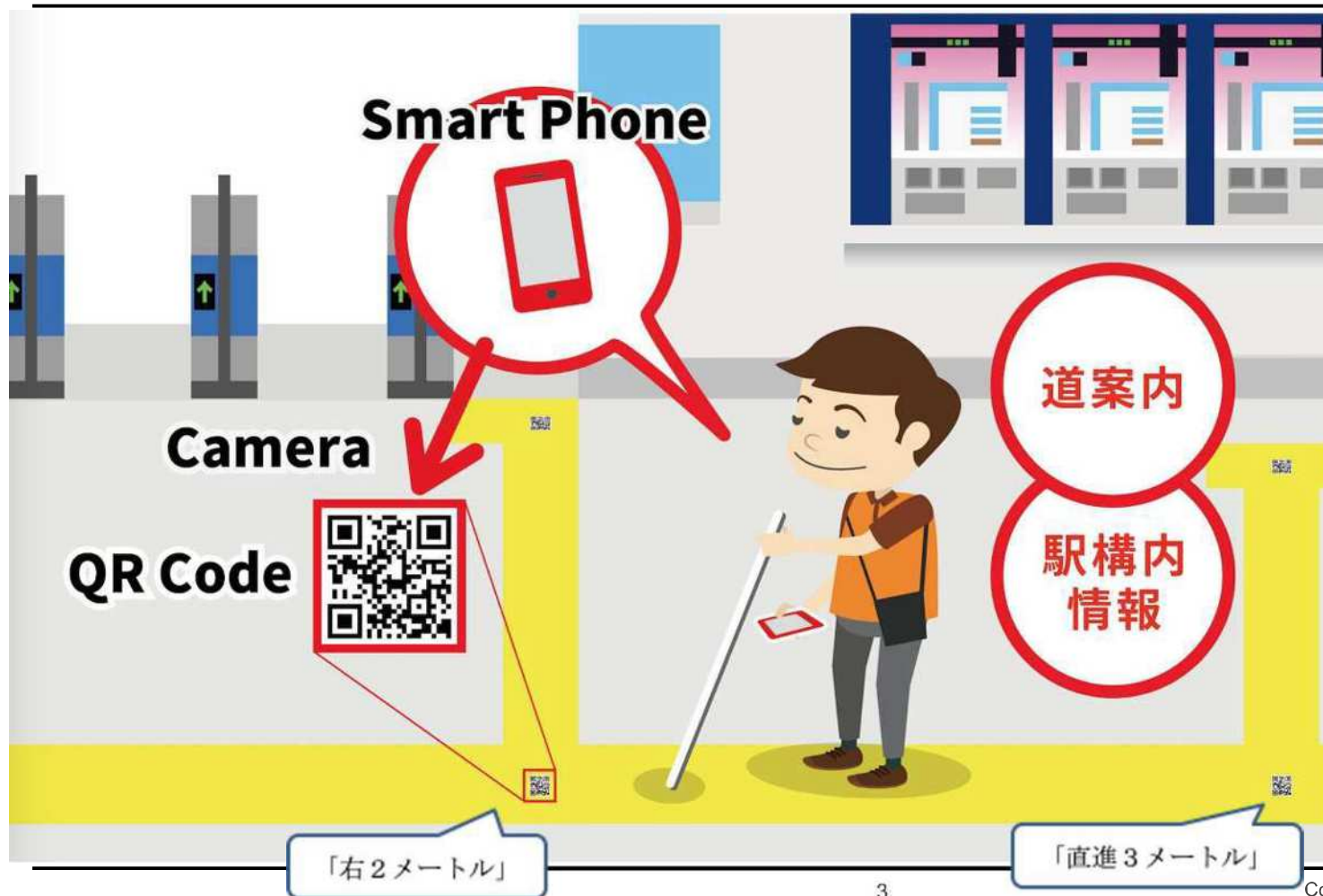
※個人が特定できる可能性がある範囲を隠しています。

点字ブロックの配置検討図(案)

新座駅北口駅前広場基本計画
【計画平面図】
S=1/400 (A3版)



アプリの概要



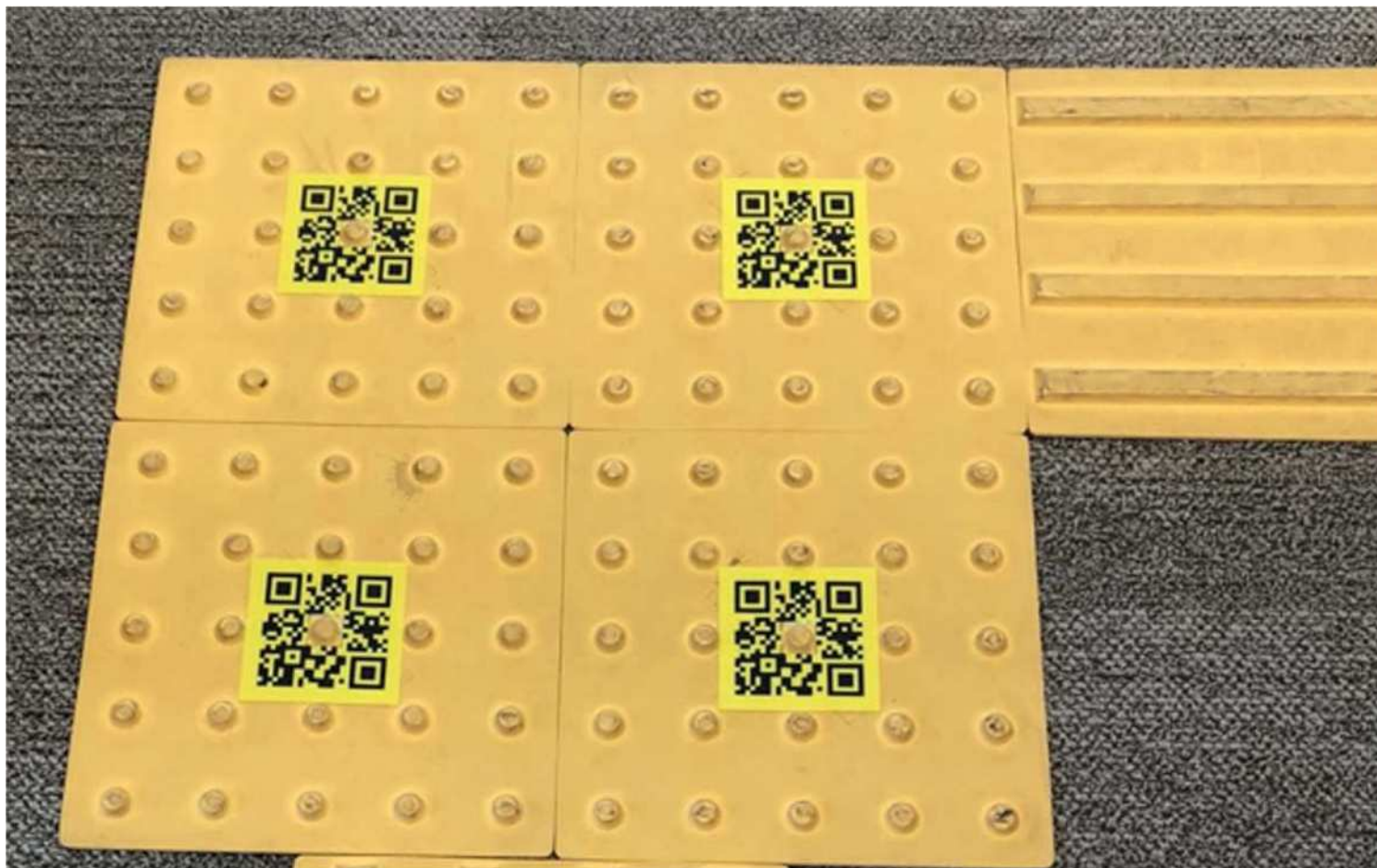
道がわからなくなったら
スマホのshikAIアプリを
立ち上げる！

点字ブロック上に貼って
あるQRコードをスマホ
のカメラで読み取る！

出口や改札、トイレなど
の目的地がリストされる
ので選択する！

音声ガイドが始まるので
、音声ガイドに従って目
的地まで点字ブロックに
沿って移動する！

QRコードの貼り付け事例



事例 1-2-3 施設間連携（歩道、横断歩道）により移動の連続性を確保した事例

道路管理者が設置する歩道上の視覚障害者誘導用ブロックと公安委員会等が設置する横断歩道上のエスコートゾーンの中心線を一致するように敷設するなど、道路管理者と公安委員会の施設を一体的に設置することにより、視覚障害者の移動の連続性を確保している。

音響信号機の音響スピーカーとエスコートゾーンの位置とをできる限り一致させて設置することで、視覚障害者が進行方向を認識しやすくしている。



写真 1-2-1 視覚障害者誘導用ブロックとエスコートゾーン、音響スピーカーの位置を一致させている事例

事例 2-7-2 視覚障害者誘導用ブロックの輝度比を確保している事例

ブロックの色を黄色すると、ブロックと舗装材の輝度比が確保しにくい場合、ブロック両側の舗装材の色を濃くするなど工夫をする方法がある。



写真 2-7-3 周辺の舗装材を変更した視覚障害者誘導用ブロック

事例 2-7-3 視覚障害者誘導用ブロックの上に物を置かない啓発事例

視覚障害者誘導用ブロックの上にステッカーを添付し、物を置かないように啓発している事例がある。



写真 2-7-4 啓発ステッカーを貼った視覚障害者誘導用ブロック

事例 2-1-4 「縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm 構造」を採用した取組（東京都板橋区）

(1) 概要

東京都板橋区では、道路のバリアフリー化の一環として交差点の横断歩道部における歩車道境界の段差構造について、板橋区、区内福祉団体、コンクリートブロック製造業者の三者で協議を重ね、車椅子使用者、視覚障害者、ベビーカー使用者等に配慮したユニバーサルデザインの「板橋型 BF ブロック」を製品化した。歩車道分離道路の交差点改修時には、この「板橋型 BF ブロック」の使用を標準仕様とし整備促進を図っており、改修は 1,330 箇所にあぶ（令和 2 年度時点）。



写真 2-1-3 縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm 構造の歩車道境界

(2) 取組背景

すべての区民が基本的人権を尊重され、自由に行動し社会参加できるようなまちづくりを行うために、平成 15 年 3 月に策定された「板橋区バリアフリー総合計画」を受け、区内道路のバリアフリー化の一環として、歩車道境界の段差構造についての検討を始めた。初期検討として、区内歩道に試験施工した縁端高さ一部 0cm 構造（通称 板橋区型 UD ブロック使用）を障害者に体験をしてもらったところ、車椅子使用者からスロープ間に残る段差 2cm により車椅子の種類によっては車椅子が傾く危険性があると指摘された。これを受け、板橋区としては、板橋区型 UD ブロックの採用を見送り、歩車道境界の段差構造として BF ブロックの活用を検討することとした。



写真 2-1-4 初期検討をした板橋区型 UD ブロック